VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 368)**
- **Komisji Finansów Publicznych (nr 492)**

z dnia 7 lipca 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 368)

Komisji Finansów Publicznych (nr 492)

7 lipca 2015 r.

Komisje: Infrastruktury oraz Finansów Publicznych, obradujące pod przewodnictwem poseł **Krystyny Skowrońskiej (PO)**, przewodniczącej Komisji Finansów Publicznych, przeprowadziły:

– pierwsze czytanie komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym (druk nr 3582).

W posiedzeniu udział wzięli: **Sławomir Żałobka** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Artur Kawaler** zastępca Dyrektora Departamentu Gospodarki Narodowej Ministerstwa Finansów, **Paweł Bukowski** radca prawny w Urzędzie Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami oraz **Andrzej Niezgoda** przewodniczący Sekcji Zawodowej NSZZ „Solidarność" PKP Energetyka S.A.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Marcin Mykietyński**, **Mariusz Pawełczyk** i **Monika Żołnierowicz-Kasprzyk** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Mariusz Przerwa** – legislator z Biura Legislacyjnego.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Dzień dobry państwu. Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Finansów Publicznych oraz Komisji Infrastruktury. Stwierdzam kworum. Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje pierwsze czytanie komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym (druk nr 3582). Projekt będzie uzasadniał pan przewodniczący Stanisław Żmijan. Czy są uwagi państwa posłów do porządku dziennego? Nie ma. Wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie. W imieniu pań i panów posłów witam uczestniczących w naszym posiedzeniu gości, przedstawicieli naczelnych organów administracji państwowej i innych instytucji. Witam pana Sławomira Żałobkę, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, witam również osoby towarzyszące panu ministrowi.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Marszałek Sejmu w dniu 30 czerwca 2015 r. skierował do pierwszego czytania komisyjny projekt ustawy z druku sejmowego nr 3582 do Komisji Infrastruktury oraz Komisji Finansów Publicznych. Przystępujemy do pierwszego czytania projektu ustawy z druku sejmowego nr 3582. W imieniu posłów wnioskodawców projekt będzie przedstawiać pan przewodniczący Stanisław Żmijan. Zanim udzielę panu posłowi głosu przypominam, że pierwsze czytanie obejmuje debatę w sprawie zasad ogólnych projektu ustawy, następnie zadawanie pytań przez posłów i odpowiedzi przedstawicieli wnioskodawców. A zatem proszę o przedstawienie projektu. Pan przewodniczący Stanisław Żmijan, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pani przewodnicząca, Wysokie Komisje, w imieniu Komisji Infrastruktury chciałbym przedstawić uzasadnienie do projektu ustawy o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym. Otóż regulacje prawne zawarte w projekcie ustawy dają możliwość wsparcia finansowego dla budżetów województw w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, a tak właściwie jest to przedłużenie wsparcia finansowego dla budżetów województw, którego udzielaliśmy w latach 2009-2015 uchwaloną wcześniej ustawą.

Przypomnę, było to wsparcie 100 mln zł rocznie z przeznaczeniem na finansowanie lub współfinansowanie zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz naprawy pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich.

Wsparcie, którego chcemy udzielić projektem ustawy, dotyczy lat 2016-2020, również w wysokości 100 mln zł, przy czym proponujemy także zmianę zasad dofinansowania województw w tym zakresie, biorąc pod uwagę liczbę mieszkańców w danych województwach oraz kondycję ekonomiczną, czyli województwa słabsze ekonomicznie, biorąc oczywiście pod uwagę liczbę mieszkańców, otrzymają większe wsparcie. W konsekwencji przyniesie ono poprawę jakości świadczonych usług dla mieszkańców województw. Tak naprawdę beneficjentami regulacji będą pasażerowie i mieszkańcy tych regionów.

W imieniu Komisji Infrastruktury wnoszę o podjęcie procedury legislacyjnej i w konsekwencji uchwalenie tejże ustawy. Oczywiście ustawa zawiera także przepisy przejściowe, ponieważ jak mówiłem, wsparcie jest już udzielane, ale zmienią się zasady finansowania, więc konieczne są przepisy przejściowe. Są także regulacje dotyczące porozumień między województwami a MIR w zakresie planów rzeczowo-finansowych, bo ustawa o Funduszu Kolejowym nakazuje przygotowywać takie plany. W zasadzie to są najważniejsze kwestie, które zawarte są w projekcie ustawy. Pani przewodnicząca, Wysokie Komisje, jak wcześniej wnoszę o uchwalenie ustawy, bowiem województwa po prostu oczekują wsparcia. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Dziękuję bardzo panu przewodniczącemu. Jak powiedziałam, jesteśmy w pierwszym czytaniu, przeprowadzimy debatę w sprawie zasad ogólnych zaprezentowanego projektu. Państwo posłowie, możemy rozpocząć zadawanie pytań i udzielanie odpowiedzi przez przedstawicieli wnioskodawców bądź rządu. A zatem otwieram debatę w sprawie zasad ogólnych projektu ustawy. Kto z pań lub panów posłów chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, pan poseł Rzońca.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Państwo przewodniczący, chciałem zapytać jak pieniądze będą wędrowały z Funduszu Kolejowego? Bo napisano, że beneficjentem jest województwo. Jak mam to rozumieć? Czy chodzi w tym przypadku o marszałków województw i oni będą dysponować kwotą, przekazując ją wedle udziału procentowego do spółki Przewozy Regionalne? Prosiłbym też o wyjaśnienie, jeżeli jest to możliwe na tym etapie, bo jest zapowiedź, iż biedniejsi dostaną więcej niż bogatsi, mówiąc umownie. Czy jest już gotowy algorytm podziału? Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Kontynuując pytania pana posła Rzońcy chciałabym zapytać o ocenę skutków dla poszczególnych województw, bo jest to rozwiązanie bardzo korzystne dla samorządów, a zatem jest ono korzystne również dla gospodarki. Rozumiemy, że w ten sposób dzielone będzie wsparcie o wysokości 100 mln zł. Czy dzisiaj pan minister mógłby przekazać informację, ile według algorytmu otrzymają poszczególne województwa i jakie przyjęto składowe do algorytmu? Ponieważ nie wiemy, czym kierowano się w ocenie tego, czy regiony są biedniejsze czy bogatsze. To pierwsze pytanie.

Według jednej z opinii prawnych i uzasadnienia projektu przyjęto rozwiązanie, iż są to środki przeznaczone dla województw, ale na finansowanie i współfinansowanie zadań w zakresie zakupu, modernizacji i napraw pojazdów kolejowych dla przewozów pasażerskich. A zatem mówimy o przeznaczeniu wsparcia na określone inwestycje bieżące lub długoterminowe przy zakupie środków transportu. Czy z Funduszu mogą zostać pokryte inne wydatki bieżące, typu wynagrodzenia? Pan poseł Jerzy Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Pani przewodnicząca, Wysokie Komisje, szanowni państwo, rzeczywiście to dobra informacja, że samorządy województw otrzymają 100 mln zł do podziału, które będą mogły przeznaczyć na wsparcie swoich kolei. Niemniej jednak radość jest znacznie mniejsza, gdy okazuje się, że tak naprawdę wydatki muszą być uzgadniane z ministerstwem i ono będzie miało ostateczną opinię na temat sposobu wydawania środków. Wydaje się,

że to jest trochę tak, iż dajemy wam pieniądze i powinniście się cieszyć. Niemniej jednak będziecie je wydawać tak, jak sobie tego życzymy. Myślę, że taka opinia, wynikająca z przepisów ustawy, które mówią o konieczności uzgadniania planów rzeczowo-finansowych, o możliwości zgłaszania zastrzeżeń przez ministerstwo itd., niestety jest uprawniona. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Nie słyszę więcej zgłoszeń do dyskusji. Uprzejmie proszę… Przepraszam, pan przewodniczący Tchórzewski. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Ustawa dotyczy lat 2016-2020 i w pewnym sensie wpisuje się także w okres finansowania ze środków Unii Europejskiej, które będą mogły być wydawane do 2023 r. Z tego punktu widzenia perspektywa winna się wpisywać w całokształt planu finansowego ministerstwa na te lata. Tak to rozumiem. Jest to po pierwsze kwestia tego, co będzie się działo ze wsparciem przewozów pasażerskich, czyli dowozu ludzi do pracy, które są samorządowe, a za chwilę staną się rządowe, jeżeli zakończy się program restrukturyzacji, więc większa odpowiedzialność będzie spoczywać na ministerstwie. Z tym, że trzeba zaznaczyć, iż pieniądze pochodzące z planu restrukturyzacji są tylko na chwilowe przeżycie spółki Przewozy Regionalne.

Jednocześnie jesteśmy w takiej sytuacji, że rząd w pewnym sensie podjął decyzję, bo nie zgłosił zastrzeżeń i sprzeciwu do tzw. IV pakietu kolejowego, który zakłada urynkowienie kolei w Europie od 2019 r., więc wchodzimy w europejską konkurencję na całym jej obszarze. Z jednej strony za chwilę każde województwo będzie musiało ogłosić ogólnoeuropejski przetarg na przewozy regionalne, a w ciągu ostatnich kilku lat jako kraj spowodowaliśmy, że jest kilkanaście spółek kolejowych Przewozów Regionalnych. Poszły na to olbrzymie pieniądze, a mówimy o dalszym dofinansowaniu samorządów na przewozy regionalne, by modernizowały i kupowały dokładając swój wkład, bo to są niewystarczające środki. Jeden zestaw to ok. 15 mln zł, w jednym pociągu są dwa zestawy, więc za pieniądze trafiające rocznie do samorządów mamy ok. 3-4 pociągów. Patrząc z takiego punktu widzenia moderujemy ten sam kierunek. A z drugiej strony co będzie, jeśli np. na Śląsku w 2019 r. przetarg wygrają koleje czeskie? Nawet załóżmy, że uda nam się zabezpieczyć województwa jeszcze na trzy lata, do 2022 r. To co z naszą spółką Koleje Śląskie, na której powołanie poszło prawie 1 mld zł? Patrzę ze strategicznego punktu widzenia, bo wchodzą cząstkowe rozwiązania, a nic w zakresie pełnej strategii kolejowej, która zaczyna być nagle bardzo dziwna, także z finansowego punktu widzenia.

Z drugiej strony, przynajmniej z tego, co można wyczytać, poszczególne państwa mocno przygotowują się do rywalizacji kolejowej – finansowo i uzbrajając spółki w odpowiedni sprzęt i możliwości do wystartowania w przetargach. Tak naprawdę nasz rynek wojewódzkich przewozów pasażerskich, którego wartość oceniana jest na ok. 4-5 mld rocznie, może za chwilę praktycznie całkowicie przepaść na skutek rozproszonego finansowania i braku spółki, która byłaby zdolna do konkurencji międzynarodowej. Tymczasem od 2009 r. cały czas, bo wydłużamy tylko żywotność przepisu, urywamy środki do Funduszu Kolejowego. Budżet dwukrotnie hamuje finansowanie, zabierając środki i poprzez obligacje Polskich Linii Kolejowych. Przeglądam sprawozdanie finansowe PLK złożone do KRS za 2014 r. i okazuje się, szanowni państwo, że zobowiązania PLK zaczynają zbliżać się do 25 mld zł. Z drugiej strony czytam dzisiaj portal, że sprzedajemy strategiczną spółkę PKP Energetykę funduszowi inwestycyjnemu, który kupuje ją tylko po to, żeby sprzedać dalej, bo trzeba spłacić 800 mln zł w PKP S.A. A nie ma problemu, że w drugiej spółce strategicznej zobowiązania ogółem zbliżają się do 25 mld zł. Nie mówię o zadłużeniu, tylko patrząc na tabelę finansową PLK, zobowiązania ogółem zbliżają się do 25 mld zł. Potężne zobowiązania, jakby nie było. Jeżeli popatrzymy na same zobowiązania kredytowe, to też znacznie przekraczają 10 mld zł, czyli w tej chwili w spółce PLK sama obsługa zadłużenia będzie przekraczała 500 mln zł i budżet musi za to płacić.

Dlatego kwestia polityki finansowej w sprawach kolejowych jest niezwykle ważna. Dzisiaj mówimy, że leci zastrzyk 100 mln zł na zakup wagonów i innych rzeczy dla

samorządowych spółek przewozowych, które za chwilę będą wypędzone z rynku i ktoś za psie pieniądze kupi po nich cały sprzęt, bo spółki nie wygrają żadnego przetargu międzynarodowego. Dlaczego nie konsolidujemy spółek i nie przygotowujemy ich do startu w przetargach międzynarodowych, przynajmniej na naszych województwach? Z punktu widzenia strategii i planowania to 2019 r., nawet jeżeli niektóre umowy będą wydłużone, to niech będzie 2022 r., jest jak ręką sięgnąć z punktu widzenia cyklów inwestycyjnych. Jako posłowie nic nie słyszymy o tym, jak resort się do tego przygotowuje, co zamierza zrobić, jakie działania są podjęte, żeby Polska kolejny raz nie została wykolegowana z własnego rynku. Mówiąc, że te 100 mln zł jest potrzebne, rozumiem, że rząd przygotował ustawę, bo trzeba było szybko wydłużyć jej czas życia. Było tak wcześniej i samorządy są przyzwyczajone. Chcę powiedzieć, że nie mam nic przeciwko temu, tylko to wszystko nie klei mi się w żadną logiczną całość. To jest problem, który mnie jako kolejarza (choć na urlopie bezpłatnym) boli, bo po prostu potrzebuję spójnej wizji, żeby to się wszystko w polityce transportowej i kolejowej spinało. To wszystko, dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Pan poseł Jerzy Żyżyński, proszę bardzo.

Poseł Jerzy Żyżyński (PiS):

Myślę, że to co powiedział pan poseł Tchórzewski jest bardzo ważne. Przecież trzeba to dobrze zreorganizować. Przypominam, że przed wojną były prywatne spółki kolejowe, które zostały upaństwowione. Zjednoczono koleje jako jedną spółkę, bo system kolejowy musi się cechować spójnością. To jest najważniejsza cecha tego rodzaju systemów. To, co zrobiono – rozbicie kolei na spółki, spółeczki z dziesiątkami prezesów itd., to było oczywiście kompletne nieporozumienie z organizacyjnego punktu widzenia. Jak się mówi o Funduszu Kolejowym, czyli czymś, co ma wspierać finansowo działania w kolejnictwie, to przede wszystkim trzeba najpierw zreorganizować i przywrócić spójność całego systemu. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Pan marszałek Cezary Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, to jest dobry projekt, który cechuje konsekwencja działań. Skoro zdecydowaliśmy i to na przełomie wieków o tym, że ujawniamy realne koszty w sektorze kolejowym, skoro kilka lat później podjęliśmy decyzję o usamorządowieniu przewozów regionalnych i stworzyliśmy program inwestycyjny dla samorządów województw, który był przeznaczany na rozwój potencjału kolejowego, to dziś musimy wykonać następny krok. To jest właśnie konsekwencja, którą pochwalam. Trochę mi brakuje w tym projekcie możliwości współfinansowania z Funduszu Kolejowego programu przyszłości, czyli kolei dużych prędkości, ale myślę, że o tym porozmawiamy przy kolejnej okazji. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Dziękuję bardzo. Na tym wyczerpana została lista pytań do posła wnioskodawcy i do rządu. Teraz chciałabym, aby na pytania państwa posłów udzielił odpowiedzi pan przewodniczący Stanisław Żmijan, a później poproszę pana ministra Sławomira Żałobkę o udzielenie odpowiedzi na pytania do rządu. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pani przewodnicząca, Wysokie Komisje, pozwólcie, że odpowiem na kilka kwestii, które były skierowane pod adresem wnioskodawców. Rzecz jasna jest szereg pytań szczegółowych, na pewno odniesie się do nich pan minister. Otóż, na pytanie o konstrukcję wsparcia dla województw, a nie operatora spółki Przewozy Regionalne, odpowiedź jest jednoznaczna. Cały mechanizm był z trudem wypracowany przy pierwszym wsparciu i jest to związane najogólniej rzecz ujmując z inżynierią finansową wynikającą z tego, że przecież nie możemy wspierać operatorów, bo mamy konkurencję. W związku z tym chodzi o wsparcie województw, bo wiecie państwo, także w tym gronie uchwalaliśmy ustawę o transporcie zbiorowym, że zarządy województw zobowiązane

są organizować transport w zakresie regionów. Dlatego wspieramy zarządy województw, ale powiadam, nie jest to nic nadzwyczajnego, chodzi o zwykłą inżynierię finansową i oczywiście wypełniania w tym zakresie prawa, naszego i unijnego.

Rozumiem państwa posłów, którzy wyrażacie przy okazji troskę o transport kolejowy w szerokim zakresie. Pozwolę sobie po prostu zwrócić uwagę, że rozmawiamy dzisiaj tylko i wyłącznie o wsparciu województw w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich i tego dotyczy projekt.

Jeszcze jedna uwaga na temat wątpliwości co do obowiązywania tylko do 2020 r. Otóż nie ma wątpliwości, tu nie ma rozbieżności. Budżet unijny dotyczy lat 2014-2020, a mówimy o inwestycjach do 2023 r. tylko dlatego, że taka jest po prostu zasada rozliczania. W budżecie 2007-2013 było N+2, tutaj jest N+3, w związku z tym nie mam wątpliwości, że 100-milionowe wsparcie z ostatniego roku także będzie można kompilować ze środkami, które będą rozliczane do 2020 r. Dziękuję bardzo. Chyba nie było do mnie więcej pytań w tym zakresie.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Poproszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi. Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Sławomir Żałobka:

Bardzo dziękuję. Pani przewodnicząca, szanowni państwo posłowie, pytania, które pojawiły się tutaj niejako w sześciu grupach, są w zasadzie na tyle dobre, że odpowiedzi na nie mogą pokazać całokształt problemu. Zakładam, iż w sposób jasny i przekonywujący. Otóż, pan poseł Rzońca i pani przewodnicząca od razu dążąc do sedna zapytali o to, jak wyglądałby ewentualny algorytm, gdyby Wysoki Sejm raczył uchwalić projekt ustawy. Oczywiście dokonaliśmy takiej analizy, nie jest to trudne zważywszy na to, że posługujemy się znanym już mechanizmem, właściwym dla części wyrównawczej subwencji ogólnej.

Może po prostu odczytam, jak w tym kontekście wypadałyby poszczególne regiony przy przedłożeniu, jakie zaproponowała Wysoka Komisja. Odczytam to alfabetycznie, bo wtedy nie uchybimy może żadnym względom dyplomatycznym. Wygląda to tak: województwo dolnośląskie nie otrzyma w ogóle środków, jak dzieje się to przy części wyrównawczej subwencji ogólnej; za to województwo kujawsko-pomorskie otrzymałoby nieco ponad 8 mln zł, czyli bez mała 1100 tys. zł rocznie, co oczywiście przez pięć lat daje już pokaźną sumę; województwo lubelskie otrzymałoby ok. 12.280 tys. zł.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Myślę, że wystarczy w zaokrągleniu.

Podsekretarz stanu w MIiR Sławomir Żałobka:

Mniej więcej 12,3 mln zł; województwo lubuskie 5,7 mln zł; województwo łódzkie niecałe 5,5 mln zł; województwo małopolskie 7,1 mln zł; województwo mazowieckie nie otrzymałoby środków z Funduszu; województwo opolskie otrzymałoby 4,9 mln zł; województwo podkarpackie bez mała 12,6 mln zł; województwo podlaskie 7,9 tys. zł; województwo pomorskie 3,3 mln zł; województwo śląskie otrzymałoby 5,7 tys. zł; województwo świętokrzyskie 8,9 mln zł; województwo warmińsko-mazurskie 9,6 mln zł; województwo wielkopolskie otrzymałoby zaledwie 552 tys. zł; za to województwo zachodniopomorskie otrzymałoby 8,4 mln zł. Kwoty układają się łącznie w skali roku w 100 mln zł i w okresie pięcioletnim byłoby to, jak łatwo policzyć, 500 mln zł. Przy czym też, jak rozumiemy, projekt zakłada rozwiązanie, które powodowałoby rozszerzenie perspektywy jeszcze do 2021 r. na domknięcie rozpoczętych projektów, zważywszy na naturę zakupów taborowych, szczególnie inwestycyjnych. Zatem tak wygląda rozdział środków.

Natomiast jeżeli mówimy o planie finansowym, pytał o to pan poseł Jerzy Szmit, to jest to rozwiązanie znane z poprzedniego okresu. Takie samo rozwiązanie było dotychczasowo uzgadniane co roku z Ministrem Infrastruktury i Rozwoju. Ewentualne zastrzeżenia mogłyby dotyczyć jedynie sytuacji, w których ktoś zaproponowałby wydatkowanie środków z Funduszu Kolejowego niezgodnie z ustawą. Nie przewidujemy nowego rozwiązania, nie dopatrujemy się niczego niewłaściwego.

Z kolei pan przewodniczący i pan poseł Żyżyński, mówiąc o projekcie, przenieśli go, jak słusznie zauważył pan przewodniczący, trochę w sferę strategii i szerszego obrazu. Pan przewodniczący zadał słusznie pytania, jak będzie wyglądała perspektywa rynku przewozów pasażerskich za kilka lat, kiedy ewentualnie wszedłby w życie IV pakiet kolejowy, przecież jeszcze nieuzgodniony. Zapytał również, czy w tym kontekście polscy przewoźnicy będą w stanie konkurować z innymi przewoźnikami, jeżeli tacy by się pojawili na rynku naszych przewozów pasażerskich. W naszej ocenie, ponieważ przy tej okazji pan przewodniczący zwrócił też uwagę na sytuację naszego dużego przewoźnika, czyli samorządowej spółki z o.o. Przewozy Regionalne, która rzeczywiście boryka się z dużymi problemami i dosyć długo trwało poszukiwanie rozwiązań, które mogłyby ułożyć sytuację spółki w taki sposób, żeby stała się mocnym, trwale rentownym i konkurencyjnym podmiotem. Jeżeli pan przewodniczący o to zapytał, to chętnie odpowiem i też o tym wspomnę.

Mianowicie w ostatnim czasie i już od kilku lat trwały rozważania, jak poprawić sytuację konkurencyjną tego podmiotu po to, żeby polscy obywatele (a codziennie 300 tys. osób korzysta z usług samej spółki Przewozy Regionalne, co oznacza, że jest to ponad 30% rynku przewozów pasażerskich w naszym kraju) mieli możliwość podróżować tak, jak tego oczekują: punktualnie i w coraz lepszych warunkach, adekwatnych do tego, jak w ogóle zmienia się polska kolej i infrastruktura. Trzeba było znaleźć rozwiązania, które pozwoliłyby na lepsze zarządzanie podmiotem, na zbudowanie trwalszych podstaw finansowych i ewentualnie na przekonanie Komisji Europejskiej, że takie rozwiązania są słuszne. Wydaje się nam, że na obecnym etapie mamy takie rozwiązania, praktycznie uzgodnione z niemal wszystkimi regionami w Polsce, które korzystają z usług spółki Przewozy Regionalne. Mamy również zręby programów dla pracowników spółki, o których przewoźnik jako pracodawca rozmawia ze swoimi pracownikami. Wydaje się, że jeżeli województwa mogłyby dodatkowo wesprzeć Przewozy Regionalne nowym i sensownie modernizowanym taborem, to sytuacja poprawiłaby się jeszcze bardziej i moglibyśmy wtedy powiedzieć, że mamy spójną, dobrze zarządzaną i zdolną do konkurowania firmę, będącą podmiotem, którym na pewno możemy się pochwalić i którego konkurencja, jakakolwiek by ona nie była, mogłaby się obawiać ze względu na jakość usług i obszar, na którym się porusza.

Stąd rzeczywiście, w jakiś sposób pojawia się tu wątek spółki Przewozy Regionalne, ale zasadniczo w tej chwili koncentrujemy się na sprawie taboru i wsparcia województw. Zresztą przy okazji konsultacji z marszałkami, dotyczących właśnie spółki Przewozy Regionalne, niejednokrotnie spotykałem się z postulatami, że właśnie takie rozwiązanie, jakie proponuje Komisja, czyli przedłużenie na kolejne lata obowiązywania programu Funduszu Kolejowego byłoby dobrym rozwiązaniem. Od tej strony mogę powiedzieć, że w naszej ocenie regiony w zasadzie również zainteresowane są wejściem w życie ustawy. Dziękuję serdecznie.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

A zatem chciałabym, żebyśmy przeszli do rozpatrzenia projektu, bo udzielone zostały odpowiedzi na wszystkie pytania zadane w trakcie debaty.

Czy są uwagi państwa posłów do tytułu ustawy? Nie słyszę, tytuł ustawy został przyjęty.

Art. 1 będziemy procedować zmianami. Dotyczy on ustawy o Funduszu Kolejowym. Czy są uwagi państwa posłów do zmiany nr 1? Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Prosta uwaga, pani przewodnicząca. W ust. 4a w lit. a, gdzie mamy „o której mowa w art. 4 pkt 19” powinno być „w rozumieniu przepisu art. 4 pkt 19” i dalej bez zmian. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Stanowisko rządu?

Podsekretarz stanu w MIiR Sławomir Żałobka:

Rząd nie zgłasza zastrzeżeń, to jest dobra propozycja.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

A zatem chciałabym zaproponować przyjęcie zmiany nr 1 z uwagami Biura Legislacyjnego. Czy jest sprzeciw co do przyjęcia zmiany nr 1? Nie słyszę, przyjęliśmy zmianę nr 1.

Zmiana nr 2? Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Szanowni państwo, należy nadać takie brzmienie ust. 1, 3 i 5, aby wyrazy „art. 3 ust. 4" zastąpić wyrazami „art. 3 ust. 4 i 4a" oraz zmianę nr 3, czyli ust. 6 przenieść do lit. c), ponieważ on również dotyczy art. 11a. A więc lit. c) brzmiałaby: „ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie" i wtedy należałoby skreślić zmianę nr 3. Dziękuję bardzo.

Podsekretarz stanu w MIiR Sławomir Żałobka:

Przyznajemy, że nie zrozumieliśmy.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Ja również. Długo pracujemy. Prosiłaby, jak według nowej wersji…

Legislator Mariusz Przerwa:

Podam całe brzmienie ust. 1, 3 i 5. Ust. 1 brzmiałby następująco: „Minister właściwy do spraw transportu informuje pisemnie województwa o tym, w jakiej wysokości środki Funduszu przeznaczy na zadania, o których mowa w art. 3 ust. 4 i 4a w danym roku budżetowym do dnia 15 marca roku poprzedzającego dany rok budżetowy". Zmienia się tylko „art. 3 ust. 4" na „art. 3 ust. 4 i 4a", ale trzeba nadać pełne brzmienie ust. 1, 3 i 5. Biuro przygotuje poprawki do podpisu. Ust. 3 brzmiałby: „Minister właściwy do spraw transportu zgłasza zastrzeżenia, jeżeli środki nie są przeznaczone na zadania, o których mowa w art. 3 ust. 4 i 4a, do dnia 30 kwietnia roku poprzedzającego dany rok budżetowy".

Lit. c) brzmiałaby następująco: „Ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:". Ponieważ w zmianie nr 3 mamy ust. 6, który również dotyczy art. 11a, więc nie powinien być w zmianie nr 3, tylko w lit. c powinno być „Ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:". Ust. 5: „W przypadku, gdy województwo nie uwzględni w planie rzeczowo-finansowym zastrzeżeń, o którym mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu przyjmie plan rzeczowo-finansowy z pominięciem wydatków niezgodnych z zadaniami określonymi w art. 3 ust. 4 i 4a, o czym informuje województwo w terminie do dnia 30 maja roku poprzedzającego dany rok budżetowy", a ust. 6 w brzmieniu, jakie zostało zaproponowane w zmianie nr 3. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Chciałabym ogłosić dwie minuty przerwy dla uzgodnienia poprawki pomiędzy Biurem Legislacyjnym i rządem. Poprosiłabym o dwie minuty przerwy.

[Po przerwie]

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Szanowni państwo, na ręce prezydium wpłynęła poprawka sformułowana tak, jak przedstawiało to Biuro Legislacyjne. MIiR miało możliwość zapoznać się z poprawką. Chcę poinformować, że podpisali ją posłowie: pan przewodniczący Racki, pan przewodniczący Stanisław Żmijan i Skowrońska. Panie ministrze, bardzo proszę o stanowisko rządu w tej sprawie.

Podsekretarz stanu w MIiR Sławomir Żałobka:

Oczywiście zgadzamy się.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

A zatem, czy jest sprzeciw co do przyjęcia zmiany nr 2 w wersji zaproponowanej w poprawce? Nie słyszę, poprawka została przyjęta jednomyślnie.

Złożyliśmy również poprawkę, aby w konsekwencji skreślić zmianę nr 3 w art. 1. Czy akceptujecie państwo poprawkę w tym zakresie? Nie ma sprzeciwu, stwierdzam, że poprawka została przyjęta. Mam jeszcze jedno pytanie zanim przejdziemy do kolejnego artykułu. Czy jest również konsekwencja w art. 4, w związku z przyjęciem zmiany nr 2?

Legislator Mariusz Przerwa:

Do art. 4 ust. 4 jest oddzielna poprawka.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Oddzielna, dobrze. A zatem przyjęliśmy poprawkę dotyczącą nowego brzmienia zmiany nr 2 w art. 1 i skreśliliśmy zmianę nr 3.

Przechodzimy do art. 2. Czy są uwagi państwa posłów do art. 2? Nie słyszę. Czy jest sprzeciw co do przyjęcia art. 2? Nie słyszę, art. 2 został przyjęty.

Czy są uwagi państwa posłów do art. 3? Nie słyszę. Czy jest sprzeciw co do przyjęcia art. 3? Nie słyszę, art. 3 został przyjęty.

Do art. 4 jest poprawka. Do ust. 4 dodaje się brzmienie: „Uzgodnienia, o których mowa w ust. 2…" – chodzi o dopasowanie planu do zmian wynikających z niniejszej ustawy, że bank przedstawi w terminie 1 miesiąca zaktualizowany program, a zatem jest to konsekwencja poprawki. W terminie do 1 miesiąca od dnia otrzymania projektu zmiany planu będą również nanoszone zmiany. Biuro Legislacyjne w sprawie poprawki.

Legislator Mariusz Przerwa:

Tak, Biuro proponuje dookreślić w ust. 4: „projekt zmiany planu, o którym mowa w ust. 2", konsekwentnie jak wcześniej.

Jeszcze jedno pytanie do ust. 3, który zawiera stwierdzenie, że projekt zmiany planu nie wymaga uzgodnienia z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego. Pytanie do strony rządowej i wnioskodawców, po co jest ten przepis? Wydaje się on nam zbędny. Nie bardzo rozumiemy ratio legis przepisu.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Poprosiłabym o stanowisko rządu w sprawie art. 4 ust. 4, ale także uwag, które podnosi Biuro Legislacyjne w zakresie zbędnego przepisu w ust. 3.

Podsekretarz stanu w MIiR Sławomir Żałobka:

Dziękuję pani przewodniczącej, za udzielenie głosu. Otóż rzeczywiście obecnie przepis dotyczący ministra działowego zajmującego się rozwojem regionalnym znajduje się w obowiązującym tekście normatywnym. Natomiast propozycja logicznie zakłada, że skoro jest to uzgodnione z ministrem do spraw transportu, a tę funkcję wykonuje Minister Infrastruktury i Rozwoju, to nie musiałoby następować drugi raz uzgodnienie z tym samym ministrem.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

To znaczy, że pan minister potwierdza, iż przepis jest zbędny, na co wskazało Biuro Legislacyjne?

Podsekretarz stanu w MIiR Sławomir Żałobka:

To, co proponuje Komisja wydaje się nam racjonalne.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

To, co proponuje Komisja w art. 4 ust. 3 przedstawianego projektu Biuro Legislacyjne określiło jako zbędne. Do czego odnosi się pan minister – czy akceptuje pan propozycję skreślenia ust. 3, bo tak zrozumiałam Biuro Legislacyjne? O to panu chodziło, panie mecenasie? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Biuro miało wątpliwości, po co jest ust. 3. Jak rozumiem po wyjaśnieniach rządu, na dzień dzisiejszy minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego zawiera się w ramach struktur MIiR, ale w każdej chwili można wyłączyć dział do oddzielnego ministerstwa, więc nadal podtrzymujemy uwagę, że przepis jest zbędny. Na dzień dzisiejszy dwa razy będzie opiniował ten sam minister, ale jutro może się okazać, że są to dwa oddzielne ministerstwa, dlatego podnosiliśmy uwagę, że chyba zbędny jest przepis, aby wyłączyć jednego ministra.

Natomiast jest jeszcze pytanie do rządu co do art. 4 ust. 4 i poprawki dookreślającej.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Prosimy o stanowisko rządu w dwóch sprawach – ust. 3 i 4.

Podsekretarz stanu w MIiR Sławomir Żałobka:

Jeżeli chodzi o ust. 4, to w ogóle nie ma wątpliwości, to jest zasadna propozycja. Co do ust. 3 to argumenty, które podniosło Biuro Legislacyjne też są rozsądne, niezależnie od tego, czy oba działy administracji rządowej są połączone i znajdują się w gestii jednego ministra czy też nie. W takim kontekście przepis rzeczywiście byłby zbędny. To zależy od tego, jak państwo posłowie zdecydują.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Zmodyfikowaliśmy poprawkę również o skreślenie w art. 4 ust. 3. Proszę bardzo, pan przewodniczący Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Wnoszę o podtrzymanie propozycji z projektu komisyjnego.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Rozumiem, że konieczne jest rozstrzygnięcie w zakresie zaopiniowania poprawki. A zatem chciałabym zgłosić do art. 4 poprawkę w imieniu posłów, których wcześniej wymieniałam: pan poseł Żmijan, pan poseł Racki i Skowrońska. Poprawka stanowi, że uzgodnienia o których mowa w ust. 2 nastąpią w terminie 1 miesiąca od dnia otrzymania projektu zmiany planu, o którym mowa w ust. 2, a także skreśla ust. 3 w art. 4. Rozstrzygamy to w głosowaniu.

Kto z państwa jest za przyjęciem przedstawionej poprawki? (31) Dziękuję. Kto jest przeciwny? (12) Kto się wstrzymał od głosu? (0) Dziękuję bardzo. Jest pozytywna rekomendacja dla poprawki.

Kto z państwa jest za przyjęciem art. 4 z przyjętą poprawką? (30) Dziękuję. Kto jest przeciwny? (0) Dziękuję. Kto się wstrzymał od głosu? (12) Dziękuję. Art. 4 został przyjęty.

Czy są uwagi państwa posłów do art. 5? Nie słyszę, art. 5 został przyjęty.

Art. 6 określa wejście w życie ustawy z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Biuro Legislacyjne. To jest bardzo krótki okres vacatio legis.

Legislator Mariusz Przerwa:

Mam właśnie pytanie do wnioskodawców, dlaczego nie termin 14 dni? To jest termin standardowy i każde odstępstwo, w szczególności jego skrócenie wymaga uzasadnienia. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Poprosimy przedstawiciela resortu o udzielenie odpowiedzi.

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Kolejowego MIiR Przemysław Sierpień:

Dzień dobry, Przemysław Sierpień, naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Kolejowego. Jeśli chodzi o tak krótki termin vacatio legis, to wynika on z tego, że w innym przypadku jest ryzyko, iż w tym roku nie zdążymy, jako minister właściwy do spraw transportu, uzgodnić planów rzeczowo-finansowych z województwami, ponieważ po wejściu w życie ustawy musimy jeszcze zaktualizować program rzeczowo-finansowy Funduszu Kolejowego, plan finansowy i uzgodnić to wszystko z województwami.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Rozumiem, że musi być również podana i przekazana samorządom informacja o subwencji, w celu przygotowania budżetów na kolejny rok. Dobrze, przyjmujemy takie wyjaśnienie. Czy jest sprzeciw co do przyjęcia art. 6? Nie słyszę. Art. 6 został przyjęty.

Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem całości projektu z przyjętymi poprawkami? (28) Kto jest przeciwny? (0) Kto wstrzymał się od głosu? (9) A zatem mamy pozytywną rekomendację dla całego projektu.

Żeby projekt został przedstawiony na posiedzeniu plenarnym musimy dokonać jeszcze wyboru posła sprawozdawcy, który przedstawi sprawozdanie Wysokiej Izbie. Proponuję, aby posłem sprawozdawcą obu Komisji był pan przewodniczący Stanisław Żmijan. Czy są inne kandydatury? Nie słyszę. Czy pan przewodniczący wyraża zgodę?

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak, dziękuję. Czuję się zaszczycony.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Czy jest sprzeciw, aby pan przewodniczący Stanisław Żmijan był sprawozdawcą projektu? Nie słyszę. A zatem, panie przewodniczący, został pan obdarzony zaufaniem Komisji co do przedstawienia projektu.

Zrealizowaliśmy założony na dzisiejsze posiedzenie porządek. Zamykam posiedzenie Komisji. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu. będzie wyłożony do wglądu w sekretariatach Komisji w Kancelarii Sejmu. Dziękuję naszym gościom i państwu posłom, jak również prezydium, za wspólne prowadzenie posiedzenia.